

Mažieji miesto visureigiai ilgą laiką užėmė tik nedidelę nišą, tačiau dabar jų populiarumas auga bene sparčiausiai Europoje. Tai – praktiški automobiliai, turintys visus miesto hečbekų privalumus ir aukštesnę sėdėjimo poziciją bei papildomą salono erdvę. Jų pardavimo skaičiai nuolat auga, o tokio tipo automobilį savo gamoje turėti – net ne kiekvieno gamintojo garbės reikalas, o būtinybė. Vis dėlto kalbai pasisukus apie jų galimybes prastuose keliuose, visureigio pavadinimą nemažai žmonių deda į kabutes. Dažnai – visai be reikalo.

Vadinamuosius tikruosius visureigius (turinčius rėminę konstrukciją), kurie dar parduodami Lietuvoje, skaičiuoti galima vienos rankos pirštais, jei atmestume komercinius pikapus. Likę modeliai dažnai net neturi keturių varančių ratų pavaros, kuri daugeliui klientų nereikalinga, o elektroninių sistemų nauda jau gali iš esmės kompensuoti mažesnę varančių ratų skaičių.

Atsisako to, kas nebūtina

Populiarėjant krossoveriams gamintojai vis rečiau siūlo versijas su keturių ratų pavaromis. Daugelio B segmento automobilių gamintojų miesto visureigiai, išskyrus retas išimtis, yra mažiausi tokio tipo modeliai. Užimamas žemiausias laiptelis gamoje reiškia, kad griežtai ribojami ne tik matmenys, bet ir kaina.

Daugelis šio tipo automobilių yra varomi priekiniais ratais. Norint prijungti ir galinius, reikia nemažai papildomų komponentų – paskirstymo dėžės, kardaninio veleno, diferencialo, pusašių ir t. t. Tai reiškia, kad automobilis gerokai pabrangsta, jo svoris padidėja, analogiškai sumažėja praktiškumas – dėl transmisijos tunelio sumažėja salono erdvė, o galinių varančių ratų elementai atima ją iš bagažinės. Kur dar dėl didesnės masės išaugusios degalų sąnaudos bei CO₂ emisijos.

Klientų poreikiai yra dar svarbesni – jei jiems reikia, gamintojas tikrai padarys. Tačiau, kaip paaškinėjo dėl pirmosios kartos B ar C segmento krossoverių, keturių varančių ratų pavaros labai mažai kam bereikia. Todėl šiandien visi populiariausi segmento modeliai – „Nissan Juke“, „Peugeot 2008“ ar „Volkswagen T-Cross“ – siūlomi tik su priekiniais varomais ratais.

Pravažumą užtikrina elektronika

Du variklio sukami ratai niekada neatstos visų varančiųjų ratų sistemos tikroje bekelėje, tačiau daugelis automobilių vairuotojų ją mato nebent TV ekrane stebėdami Dakaro ralį, jų transporto priemonės dažniausiai naudojamos ant asfaltu padengto kelio.

Tačiau tai nereiškia, jog mažieji krossoveriai yra nepraktiški. Kai kurie 2WD pavarą turintys automobiliai pasižymi išskirtiniu praktiškumu ir jį užtikrina pažangios elektroninės sistemos. Pavyzdžiui, į „Peugeot 2008“ modelius diegiama „Grip Control“ sistema, kurios veikimo principas labai paprastas – užprogramuoti skirtingi režimai, kuriuos galima pasirinkti važiuojant sunkiau įveikiamu paviršiumi.

Sniego (angl. „Snow“) režimas užtikrina minimalų ratų buksavimą, taip padangos aplimpa sniegu ir automobilis lengviau juda į priekį slidžiu paviršiumi. Purvo (angl. „Mud“) režimas veikia priešingai – leidžia ratams buksuoti, kad būtų greičiau ištaškytas padangų protektoriaus tarpuose susikaupęs purvas. Šis režimas yra itin aktualus Lietuvoje – tokią pliurzę, kuriai reikia „Mud“ režimo, galima rasti įvairiose vietose ištisus metus, net nebūtina važiuoti į atokią sodybą prie ežero.

„Grip Control“ montuojama į benzinu, dyzelinu ir elektra varomus „Peugeot 2008“ modelius, o panašiu principu veikiančias pravažumo didinimo sistemas siūlo ir „Audi“, „Volkswagen“, kai kurie kiti gamintojai.

Pravažumas ne tik dėl elektronikos

Automobilio pravažumą užtikrina ne tik gerai veikiančios elektroninės sistemos, bene svarbiausias dalykas, nurodantis galimybę keliauti tolyn nuo asfalto, yra prošvaisa. Kuo ji didesnė, tuo didesnius objektus – akmenis ar šakas – gali įveikti automobilis.

Mažieji miesto visureigiai prieš hečbekus laimi ir šioje kategorijoje. Standartinio eksploatacijai paruošto dyzelinio „Volkswagen Polo“ mažiausias atstumas nuo žemės yra 16,5 cm, o jam giminingo „T-Cross“ miesto visureigio – beveik 18 cm. Analogiškai apie 1,5–3 cm skiriasi ir kitų gamintojų hečbekų bei miesto visureigių prošvaisos, pvz., „Audi A1“ yra mažesnė nei „Audi Q2“ ir t. t.

Toks pažiūrėti nedidelis skirtumas gali nulemti, ar situacijoje, kai teks užvažiuoti ant šaligatvio, nenubrauksite buferio arba slenksčio. Vasaros iškylose ne mažiau rimtą pavojų kelia apgaulingai užsislėpusios medžių šaknys ir kelmiai, o papildomi 2–3 cm prošvaisos padeda išvengti kėbulo remonto.

Kai kurie dviem ratais varomi krossoveriai pasižymi itin didele prošvaisa, pavyzdžiui, „Peugeot 5008“ ji yra net 230 mm – daugiau nei keturiais ratais varomų „Honda CR-V“ (208 mm), „Nissan X-Trail“ (210 mm) ar „Subaru Forester“ (220 mm).

Renkantis patogų bei ekonomišką mieste ir kartu ganėtinai praktišką retkarčiais

įveikiamuose prastesniuose keliuose automobilį, verta atkreipti dėmesį ir į variklį. Idealu, jei šis pasiekia didelį sukimo momentą prie nedidelių variklio apsisukimų, t. y. turi turbokompresorių arba yra elektrinis.

